

EFICACIA DE LOS INSTRUMENTOS JURIDICOS EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION MARINA

Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea .Profesor de Derecho Marítimo (UPC)*

1.1. INTRODUCCIÓN

La presente comunicación pretende plantear el grado de eficacia de una serie de normativa jurídica, creada en estas últimas décadas del siglo para proporcionar un tratamiento satisfactorio a los problemas planteados por el transporte masivo, por vía marítima, de hidrocarburos. El carácter reciente, de este nuevo Derecho (*Marine Environment Law*), determina su incompleta formulación, la existencia de importantes lagunas y un estado formativo embrionario y muy vinculado por los casos históricos^[i], las decisiones judiciales y la actuación dispersa de las administraciones, tanto de carácter intergubernamental como las gubernamentales, con aportaciones fragmentarias del pensamiento científico^[ii].

La pregunta de partida, que inicia la presente reflexión, radica en contestar si la compleja normativa que integra el concepto de prevención y sanción de la polución marina, desde la década de los años 50 (el primer hito legislativo con carácter internacional sobre la contaminación marina, precedente de otros instrumentos internacionales sobre contaminación en general, fue el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, conocido por las siglas OILPOL, de 12 de mayo de 1954) hasta nuestros días, ha supuesto un importante avance en la lucha contra la contaminación marina. La afirmación a tal cuestión debe ser resuelta positivamente y su carácter pacífico es compartido por toda la comunidad marítima internacional e inclusive por el mundo científico^[iii]. Sin embargo la existencia actual de siniestros, en los que se conjuga la enorme magnitud de los daños con un cumplimiento escrupuloso de la legalidad formal en la materia, plantea dudas razonables sobre la corrección del marco legal en presencia, y en la ejecución y desarrollo de sus normas de control.

En tal sentido, se orienta la presente ponencia, a partir de tres sujetos de reflexión, en los que se concretan de manera empírica el mayor número de deficiencias en la lucha contra la contaminación marina y que van a constituir el eje principal de esta comunicación, a partir de los cuales extraeremos las conclusiones y su potencial formulación legal.

Los tres ámbitos de reflexión se integran en los siguientes epígrafes:

A) El control del Estado del pabellón y de los estados ribereños. El “*Port State Control*”: su desarrollo practico y su ámbito de aplicación. Los problemas jurisdiccionales.

B) La identificación concreta del Operador del buque al que atribuir la responsabilidad en el ámbito de la navegación comercial, compleja y confusa en cuanto a la titularidad de la explotación. Fundamentos y límites de la responsabilidad por polución marina. Esquemas aseguraticios.

C) Las implicaciones de los recientes trabajos de la OMI en el derecho marítimo privado (de manera fundamental el código ISM, en lo que se ha venido en llamar “*The Transparency System*”) en la gestión de la seguridad marítima.

A) El Control del Estado del pabellón y el control de los Estados ribereños. El “*Port State Control*”. Desarrollos y esquemas comparativos de aplicación. Problemas planteados y propuestas.

A.1) El poder y la responsabilidad del Estado del Pabellón.

Históricamente, los Estados han atribuido la nacionalidad a los buques del mismo modo que se la atribuían a sus ciudadanos. El registro del buque, además de permitirle llevar el pabellón del Estado registrador, indicaba que ese buque estaba bajo la jurisdicción de las leyes de ese Estado. Igualmente, era un principio aceptado por el Derecho Internacional que cada Estado tenía el derecho para establecer las condiciones para la concesión de su nacionalidad a un individuo o buque^[iv].

Esta situación, sin embargo, cambió tras el Caso *Nottebohm* (1955), en el que el Tribunal Internacional de Justicia introdujo el concepto del “*genuine link*” o “vínculo genuino”, según el cual un país no puede extender su protección a cualquiera de sus nacionales sin ningún tipo de limitación, sino que además de la nacionalidad debe existir entre el Estado y su nacional una conexión genuina. Por tanto, a partir de esta decisión, para saber qué ordenamiento jurídico es aplicable a un individuo, además de examinar su nacionalidad debe estudiarse con cual de los Estados involucrados guarda el vínculo más genuino^[v].

Este concepto de un “vínculo genuino”, en cuanto a Derecho Marítimo se refiere, fue plasmado por primera vez en la *Convention on High Seas 1958 (HSC)*, cuyo Artículo 5.1 establecía:

“Cada Estado fijará las condiciones para otorgar su nacionalidad a los buques, para el registro de buques en su territorio, y para el derecho de ondear su bandera. Los buques tendrán la nacionalidad del Estado cuya bandera tengan derecho a ondear. Debe existir un vínculo genuino entre el Estado y el buque; en particular, el Estado debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los asuntos administrativos, técnicos y sociales de los buques que ondeen su bandera.”

Esta inclusión del “vínculo genuino” como requisito para el registro de un buque bajo cierta bandera dio pie a la siguiente discusión: puesto que la mayoría de Registros Abiertos (*Open Registries*) no eran capaces de ejercer dicha jurisdicción y control sobre los buques bajo su bandera, no puede establecerse un vínculo genuino entre éstos y los buques registrados, por lo que inscribir un buque bajo una bandera de

conveniencia supone una práctica contraria al Derecho Internacional. En todo caso, tanto la práctica de los Estados como la de la industria contradecían esta postura.

Esta vaguedad e incerteza acerca de la cuestión del registro de buques fue mantenida por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea —UNCLOS—*), que reproduce el citado Artículo 5.1 HSC en sus Artículos 91.1 y 94.1., manteniendo (si no incrementando) la confusión sobre el exacto significado del “vínculo genuino”.

Este debate acerca del significado de “vínculo genuino” continuó, con posteriores consecuencias en el debate sobre la abolición del sistema internacional de Registros Abiertos. El registro es la formalidad administrativa que significa el otorgamiento de la nacionalidad del Estado registrador al buque registrado. Esto significa que la leyes de este Estado se aplican totalmente sobre el buque, incluyendo los derechos y obligaciones del buque y de su propietario, por lo que los buques que ostenten la bandera de un Estado que tenga un régimen fiscal favorable o requisitos más relajados acerca de los salarios y seguridad social de la tripulación, tengan una ventaja sobre los buques registrados en otros Estados con normas más estrictas.

Estas ventajas, junto con el hecho que en estos países sea sencillo ocultar la propiedad real del buque (pudiendo registrar un propietario beneficioso) ha hecho que, desde los años 40, los Registros Abiertos (también llamados “banderas de conveniencia”) empezaran a atraer hacia ellos un tonelaje considerable (ya fuera nuevo o proveniente de otros registros).

Este incremento en el porcentaje del tonelaje mundial impulsó a la I.T.F. (*International Transport Workers’ Federation*) o Federación Internacional de Trabajadores del Transporte a desarrollar iniciativas en contra de las banderas de conveniencia^[vii].

Para luchar contra esta situación el ITF creó un “certificado azul” (BLUE CARD) mediante el que se certificaba si los buques cumplían con los estándares del ITF. En caso de no hacerlo y de no querer rectificar el ITF podía influenciar sobre sus afiliados del país donde operase el buque infractor para que convencieran a otros estibadores o remolcadores a boicotear dichos buques. Sin embargo esta campaña tuvo escaso éxito debido al hecho que estos estándares respondían a criterios europeos, lo que produjo conflictos en el interior del ITF (causando casi la ruptura con los sindicatos asiáticos) debido a las grandes diferencias socioeconómicas entre sus miembros europeos y los de países tercermundistas.

Esta situación llevó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (*United Nations Conference for Trade and Development —UNCTAD—*) a convocar la conferencia que desenvocó en la Convención de las Naciones Unidas sobre Condiciones para el Registro de Buques (*United Nations Convention on Conditions for the Registration of Ships —UNCROS—*), cuyo Artículo 1 establece sus objetivos:

“Para el propósito de asegurar o, según el caso, reforzar el vínculo genuino entre el Estado y los buques que ondeen su bandera, y con el fin de ejercitar efectivamente su jurisdicción y control sobre dichos buques en cuanto a la identificación y responsabilidad de los propietarios y operadores además de respecto a los asuntos administrativos, técnicos, económicos y sociales de los buques que ondeen su bandera, un Estado de abanderamiento deberá aplicar las disposiciones contenidas en esta Convención.”

La UNCCROS 1986, además de reiterarse en el marco legal existente, introduce las siguientes exigencias:

- a) Creación de una Administración Marítima Nacional en cada Estado de abanderamiento (Art. 5)
- b) Adopción de medidas por el Estado del registro para asegurar que el propietario o personas responsables de la dirección u operación de los buques sean identificables (Art. 6).
- c) Que exista un vínculo económico entre el Estado de abanderamiento y el buque que suponga la participación de dicho Estado o sus nacionales en la propiedad de los buques bajo su bandera (Art. 8).
- d) Obligación que un número satisfactorio de los oficiales y de la tripulación sean nacionales o residentes permanentes del Estado de abanderamiento (Art. 9).
- e) Que el propietario del buque esté establecido y/o tenga su principal establecimiento en el territorio del Estado de abanderamiento (Art. 10).
- f) El mantenimiento por parte del Estado de abanderamiento de un Registro de buques con el fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la UNCCROS 1986 (Art. 11).

Sin embargo esta Convención no ha entrado en vigor, puesto que no se han cumplido todavía sus requisitos para entrar en vigor (Art. 19): la ratificación por un mínimo de 40 Estados, cuyo tonelaje combinado suponga al menos el 25% del tonelaje mundial^[vii]. Esta falta de entrada en vigor puede explicarse en, por un lado, la negativa de los principales operadores marítimos a identificarse y a renunciar a las ventajas fiscales y sociales que les supone el actual sistema de banderas de conveniencia, y por otro, la negativa de los Estados con Registros Abiertos a renunciar a los beneficios que supone el registro de un tonelaje que de otro modo no tendrían^[viii].

A.2) El desplazamiento del control a los Estados ribereños.

A pesar del hecho que el buque tiene la nacionalidad del Estado cuya bandera ondea, a lo largo del tiempo el Derecho Internacional ha establecido ciertas restricciones a este poder absoluto del Estado de

abanderamiento. Actualmente la jurisdicción sobre el buque no sólo viene determinada por la ley nacional del Estado de abanderamiento, sino también al *status* de la zona donde el buque se encuentre en aquel momento^[ix].

La soberanía de un Estado ribereño se extiende a su mar territorial (Art. 2.1 UNCLOS'82), es decir, que cuando un buque extranjero entre en las aguas territoriales de un Estado ribereño, estará sujeto, al igual que aquellos que se encuentren en su interior, a la jurisdicción de ese Estado. Sin embargo, esta protección de los legítimos intereses de los Estados ribereños debe ser compatible con el “derecho de paso inocente” (el cual es la piedra angular de la libertad de navegación de buques por aguas territoriales).

Por “paso inocente” se entiende la navegación a través de las aguas territoriales (ya sea con el fin de llegar, o no, a las aguas internas o de salir a alta mar desde éstas) siempre que no se perjudique la paz, el orden público o la seguridad del Estado ribereño ni se vulneren sus leyes y normas pesqueras.

El Estado ribereño tiene el derecho de impedir el paso de cualquier buque a través de sus aguas territoriales si este paso no es, o deja de ser, inocente. La pérdida del carácter de inocente expone al buque a la total jurisdicción del Estado ribereño.

El Estado ribereño podrá, en el ejercicio de su soberanía, adoptar leyes y regulaciones, en conformidad con el Derecho Internacional, relativas al paso inocente por sus aguas territoriales en cuanto a, entre otros, la preservación del medio ambiente el Estado ribereño y la prevención, reducción y control de la contaminación marina procedente de buques extranjeros, siempre que no se excedan los estándares internacionales (Arts. 21.1.f y 211.4 UNCLOS'82). Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente deberán cumplir con tales leyes y con las normas internacionales relativas a la prevención de colisiones en el mar.

La principal obligación del Estado ribereño es el no impedir el paso inocente de buques extranjeros a través de sus aguas territoriales y de informarles de los posibles peligros a la navegación en dichas aguas (Art. 24 UNCLOS'82).

A.3) Control y Jurisdicción del Estado Portuario.

La Jurisdicción del Estado Portuario (“*Port State Jurisdiction*”) significa la competencia de éste a legislar y/o procurar aplicar esta jurisdicción sobre los buques que recalen en sus puertos. Comprende todas aquellas dimensiones que constituyan la prerrogativa del Estado portuario a imponer su jurisdicción sobre asuntos en sus puertos bien sea legislando y/o aplicando dicha legislación, o simplemente aplicando estándares internacionales^{[x] [xi]}.

Por su parte, el Control del Estado Portuario (“*Port State Control*”) es una de estas dimensiones, y permite a dicho Estado a ejercitar el control total sobre asuntos de seguridad marítima, contaminación

marina y asuntos de aptitud y condiciones laborales de la tripulación. A este respecto, aunque los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que ondeen su pabellón cumplan con los estándares OMI, convenios como el SOLAS, el STCW y el MARPOL 73/78 dan a los gobiernos el derecho a inspeccionar los buques que recalen en sus puertos para asegurar que cumplen con los requisitos del convenio.

Previsto como un apoyo a la acción del Estado de abanderamiento, el “*Port State Control*” (PSC) ha visto incrementado considerablemente su importancia en los últimos años (en parte porque la ejecución en solitario de estos Convenios por el Estado de abanderamiento ha demostrado ser incapaz de detectar y eliminar la navegación sub-estándar).

En cuanto al importante papel de los Estado portuarios (aunque suplementario al de los Estado de abanderamiento) en el esfuerzo por erradicar los buques sub-estándar, la política de la OMI va encaminada a establecer un sistema global de PSC. Dicho sistema consiste en una serie de sistemas regionales provistos de sus respectivos “*memoranda of understanding*” (memorandos de entendimiento) o acuerdos que, un vez sean operativos, priven a los buques sub-estándar de cualquier área de operación.

Seis son los sistemas de acuerdos regionales de Estados portuarios que son operativos en la actualidad:

1. El “*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*” —*Paris MOU*— (“Memorando de Entendimiento sobre el Control del Estado Portuario de París”), de 1982.
2. El “Acuerdo de Viña del Mar” (Acuerdo de Latinoamérica), de 1992.
3. El “*Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*” — *Tokio MOU*—, de 1993.
4. El “*Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region*” — *Caribbean MOU*—, firmado en Christchurch (Barbados) en 1996.
5. El “*Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region*” — *Mediterranean MOU*—, firmado en Malta en 1997.
6. El “*Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control*” —*Indian Ocean MOU*—, firmado en Pretoria (Sudáfrica) en 1998.

| (^[xiii]) | Paris MOU | Acuerdo de Viña del Mar |
|--|---|--|
| Autoridades Marítimas y Miembros Asociados Participantes | (18) Alemania, Bélgica, Canadá, Croacia, Dinamarca, España, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Suecia. | (11) Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Méjico, Panamá, Perú, Uruguay, Venezuela. |
| Observadores | Japón, EEUU, OMI, OIT, Tokyo MOU | OMI, CEPAL |
| % del objetivo de inspección | 25% anual de la tasa de inspección por país durante 3 años | 15% anual de la tasa de inspección por país durante 3 años |
| Instrumentos relevantes | LL 1966 y LL PROT 1988 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978, 1988 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69 OIT Convention No. 147 | LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 |
| Atención especial | (a) Buques de pasaje, ro-ro y bulk carriers. (b) Buques que puedan presentar un especial peligro. (c) Buques que hayan tenido diversas deficiencias recientes. (d) Buques con pabellón de un Estado que aparezca en la tabla de retrasos y detenciones trianual. | (a) Buques de pasaje, ro-ro y bulk carriers. (b) Buques que puedan presentar un especial peligro. (c) Buques que hayan tenido diversas deficiencias recientes. |
| Enmiendas | Efectivas 60 días desde su aceptación | Efectivas 60 días desde su aceptación |
| Comité | Un representante de cada una de las autoridades y de la Comisión UE | Un representante de cada una de las autoridades |
| Centro de Información | Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM), Saint-Malo, Francia | Centro de Información del Acuerdo Latinoamericano (CIALA), Prefectura Naval Argentina, Buenos Aires |
| Secretariado | Proporcionado por el Min. De Transporte y O.P. de Holanda, oficina en Rijswijk | Proporcionado por la Prefectura Naval de Argentina, oficina en Buenos Aires. |
| Firmado | 1 de julio de 1982 | 5 de noviembre de 1992 |
| Lenguas Oficiales | Inglés y francés | Español y Portugués |

| | Tokyo MOU | Caribbean MOU |
|--|--|---|
| Autoridades Marítimas y Miembros Asociados Participantes | (18) Australia, Canadá, Corea, China, Fiji, Filipinas ^[xiii] , Hong Kong (China), Indonesia, Japón, Malasia, N. Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Rusia, Singapur, Islas Salomón ^[xiv] , Tailandia, Vanuatu, Vietnam. | (20) Anguilla ^[xv] , Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda ^[xvi] , Dominica ^[xvii] , Granada, Guayana, Islas Caimán, Islas Trucas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas ^[xviii] , Jamaica, Montserrat ^[xix] , Saint Kitts & Nevis ^[xx] , Santa Lucía ^[xxi] , San Vicente y las Granadinas ^[xxii] , Surinam ^[xxiii] , Trinidad y Tobago. |
| Observadores | EEUU, OMI, OIT, ESCAP y Paris MOU | OMI, OIT, CARICOM, IACS, Anguilla, Montserrat, Turks y Caicos, Canadá, EEUU, Holanda, Paris MOU, Viña del Mar y Tokio MOU |
| % del objetivo de inspección | 50 % anual de la tasa de inspección regional hacia el año 2000 (conseguido en 1996) | 15 % anual de la tasa de inspección por país durante 3 años |
| Instrumentos relevantes | LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 OIT Convention No. 147 | LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 OIT Convention No. 147 |
| Atención especial | (a) Buques de pasaje, ro-ro y bulk carriers. (b) Buques que puedan presentar un especial peligro. (c) Buques que hayan tenido diversas deficiencias recientes. (d) Buques con pabellón de un Estado que aparezca en la tabla de retrasos y detenciones trianual. (e) Buques que no hayan sido inspeccionados por ninguna | (a) Buques de pasaje, ro-ro y bulk carriers. (b) Buques que puedan presentar un especial peligro. (c) Buques que hayan tenido diversas deficiencias recientes. (d) Buques con pabellón de un Estado que aparezca en la tabla de retrasos y detenciones trianual. |

| | Autoridad en 6 meses | |
|--|--|--|
| Enmiendas | Efectivas 60 días desde su aceptación | Efectivas 60 días desde su aceptación |
| Comité | Un representante de cada una de las autoridades | Un representante de cada una de las autoridades |
| Centro de Información | | |
| Secretariado | Tokio, Japón | Barbados, Barbados |
| Firmado | 2 de diciembre de 1993 | 9 de febrero de 1996 |
| Lenguas Oficiales | Inglés | Inglés |
| | Mediterranean MOU | Indian Ocean MOU ^[xxiv] |
| Autoridades Marítimas y Miembros Asociados Participantes | (10) Algeria, Chipre, Egipto, Israel ^[xxv] , Malta, Líbano, Marruecos, Túnez, Turkia, la Autoridad Palestina. | (15 ^[xxvi]) Djibouti, Eritrea, Etiopía, India, Irán, Kenia, Maldivas, Mauritania, Mozambique, Seychelles, Sudáfrica, Sri Lanka, Sudán, Tanzania Yemen. |
| Observadores | OMI, OIT, UE | OMI, OIT, PMAESA |
| % objetivo de inspección | 15 % anual de la tasa de inspección por país en 3 años | 10 % anual de la tasa de inspección por país durante 3 años |
| Instrumentos relevantes | LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 OIT Convention No. 147 | LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STWC 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69 OIT Convention No. 147 |
| Atención especial | (a) Buques que visiten un puerto de un Estado por 1ª vez o pasados 12 meses de ausencia. (b) Buques que se les haya permitido salir del puerto de un Estado con deficiencias para ser rectificadas. (c) Buques que puedan presentar un especial peligro. (d) Buques que hayan sido detenidos en los últimos 6 meses | (a) Buques que visiten un puerto de un Estado por 1ª vez o pasados 12 meses de ausencia. (b) Buques que se les haya permitido salir del puerto de un Estado con deficiencias para ser rectificadas. (c) Buques que puedan presentar un especial peligro. (d) Buques que hayan sido detenidos en los últimos 6 meses |
| Enmiendas | Efectivas 60 días desde su aceptación | Efectivas 60 días desde su aceptación |
| Comité | Un representante de cada una de las autoridades | Un representante de cada una de las autoridades |

| | | |
|-----------------------|---|--|
| Centro de Información | Centro de Información de Casablanca, Marruecos ^[xxvii] | Centro de Información de Pretoria, Sudáfrica |
| Secretariado | Alejandro, Egipto | Goa, India |
| Firmado | 11 de julio de 1997 | 5 de junio de 1998 |
| Lenguas Oficiales | Inglés, Francés y Árabe | Inglés |

Al margen del sistema global de PSC de la OMI, consistente en los citados sistemas regionales, existe el mecanismo de PSC de Estados Unidos: el “New US Coastguard Programme on Port State Control” (Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario)^[xxviii].

El sistema planteado por este programa funciona con puntos dependiendo del propietario, pabellón, sociedad de clasificación, tipo y antecedentes del buque en cuestión. La prioridad de la inspección dependerá del resultado obtenido (a más puntos obtenidos, mayor prioridad de inspección). Se trata de un sistema aparentemente complicado pero que ha resultado ser muy efectivo. Los datos obtenidos en las inspecciones son públicas y accesibles a cualquiera.

Este nuevo sistema le otorga a la US COSTGUARD la condición de agencia más rigurosa en el mundo en cuanto a Control del Estado Portuario. Esto es debido a la obligación que tiene cada buque que quiere entrar en la aguas de EEUU de notificar sus intenciones, lo que ha cambiado el concepto de “paso inocente” tal y como se conocía hasta ahora.

Esta postura adoptada unilateralmente por los EEUU, junto con el resto de su normativa marítima interna (que establece unos estándares muy altos) se halla en el límite del Derecho Internacional y totalmente ajeno al desarrollo de la OMI (sin embargo, no sería la primera vez que una ley interna de EEUU se traduce en un Convenio internacional).

Por su parte la OMI se ha comprometido a asegurar que el PSC constantemente se ponga al día y se mejore mediante el intercambio de experiencias, intentando estandarizar procesos en la medida que las diferencias regionales lo permitan e intentando el máximo número de ratificaciones de los respectivos Acuerdos regionales (ya que faltan muchas).

Para ayudar en este proceso, el OMI está desarrollando un estrategia global para PSC y, mediante el trabajo del “*Sub-Committee on Flag State Implementation*”^[xxix], ha incorporado en los procedimientos de PSC un perfil riguroso, exigiendo entrenamiento y cualificación a los oficiales de PSC.

Del mismo modo la OMI intenta ayudar en el desarrollo regional para establecer su capacidad de control del Estado portuario, además de asistirles en su infraestructura, en la formación de su personal y en la atención a la gente (y sus condiciones de seguridad) más que a los buques.

Este último aspecto es uno en los que la OMI quiere profundizar en el futuro: la seguridad de las personas y la incidencia de éstas en las incidencias marítimas (junto con la mejora cualitativa del personal destinado a PSC y la armonización de procedimientos y coordinación entre los diferentes regímenes.

Desde la perspectiva comunitaria, a partir del caso ERIKA, la Dirección General de Transportes y Energía (DGTREN), ha planteado una serie de medidas, que han sido adoptadas por la Comisión con fecha 21 de marzo del 2000 y sometidas al Parlamento y al Consejo. Tales medidas son: 1º) Modificación de la Directiva 92/51 sobre “*Port State Control*”, con las siguientes innovaciones: prioridad en la inspección de buques con índices de selección elevados; seguimiento de las inspecciones, no sólo de sus resultados.; identificación de fletadores de buques con deficiencias; desarrollo del procedimiento de la “*inspección ampliada*”; se refuerzan las inspecciones a petroleros, con particular atención a la estructura. 2º) Modificación de la Directiva 94/57 sobre Sociedades de Clasificación reconocidas: control de sus obligaciones por parte de los Estados miembros. 3º) Propuesta de Reglamento sobre aceleración de la entrada en vigor de la obligatoriedad del doble casco para buques tanque que escalen en puertos de la UE. Tales medidas podrán estar en vigor en el plazo de dos años. Las dos primeras han sido acogidas favorablemente, mientras que la propuesta de Reglamento sobre doble casco plantea serias resistencias^[xxx].

B) La identificación y atribución de responsabilidad del Operador del Buque, en el marco de los contratos de explotación del buque. Fundamento y límites de la responsabilidad por contaminación marina. Esquemas aseguraticios. El resarcimiento patrimonial de los perjudicados.

B.1) La responsabilidad del Operador del Buque. Mecanismos legales aplicables.

El siniestro del ERIKA, ha puesto en evidencia, una vez más, los clásicos problemas de identificación del operador del buque al que atribuir la responsabilidad en el ámbito de la navegación marítima, en sí misma compleja y confusa en cuanto a la titularidad de la explotación^[xxxii], cuando nos encontramos con una superposición de contratos de utilización del buque (*bareboat-charter*, *time-charter*, *ship management*, etc.) en que las obligaciones de navegabilidad (“*seaworthiness*”) y de mantenimiento en general se diluyen o cuando menos se concretan en sociedades pantalla “*off-shore*”.

Tal es el supuesto del ERIKA: única propiedad de una sociedad instrumental (Tevere Shipping Co. Ltd), gestionado en management, por Panship Management & Services Srl.; y cedido en fletamento por tiempo (*time-charter*) a Selmont Shipping., quien a su vez lo había fletado por viaje (*voyage-charter*) a Totalfina. Desde esa perspectiva, frecuente en el negocio marítimo, resulta prácticamente imposible determinar la identidad del operador del buque y si ésta se produce, su identificación se concreta en una sociedad carente de toda solvencia, de las características de las señaladas anteriormente (sociedad instrumental, de acciones al portador, con apoderados y domiciliada en un paraíso fiscal).

Tales esquemas operativos y circunstancias fácticas han condicionado los esquemas legales en materia de responsabilidad civil por hidrocarburos, en atención a los siguientes principios^[xxxii]:

- a) abandono del principio de responsabilidad por culpa por un principio de responsabilidad objetiva o por riesgo.
- b) Responsabilidad cumulativa del propietario del buque y del propietario del cargamento contaminante.
- c) Establecimiento de un mecanismo asegurador obligatorio, frente a posibles insolvencias de los responsables.
- d) Incremento progresivo de los límites de responsabilidad, en atención a la importancia de los daños y la realidad del negocio.

Principios, que aparecen recogidos en el actual sistema legal, cuyas principales fuentes son^[xxxiii]:

- a) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, de 1969 —CLC—
- b) Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1971 —*Fund Convention*—
- c) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, de 1992.
- d) Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1992

Bajo el CLC, el propietario del buque está sujeto a una estricta responsabilidad por derrames de hidrocarburos persistentes desde buques que transporten hidrocarburos a granel. Las reclamaciones referentes a derrames procedentes de petroleros navegando en lastre no están cubiertas, como tampoco los derrames procedentes de otro tipo de buques. La responsabilidad cubre los daños derivados de contaminación, gastos de limpieza y de prevención de dicho daño, y daño causado por la operación de limpieza.

La responsabilidad es objetiva y sólo desaparece en los siguientes supuestos:

- 1) Que el daño haya sido causado por guerra o por un fenómeno natural inevitable e irresistible.

- 2) Que el daño haya sido causado intencionadamente por una persona que no sea empleado o dependiente del armador.
- 3) Que el daño sea causado por negligencia de las autoridades responsables de mantener la asistencia a la navegación.

El armador podrá limitar su responsabilidad a 133 de DEG (Derechos Especiales de Giro)^[xxxiv] multiplicados por el tonelaje del buque, hasta un máximo de 14 millones de DEG. Sin embargo, el armador pierde este derecho a limitar su responsabilidad cuando el daño ocurra por su culpa exclusiva.

El armador está obligado a tener un seguro de responsabilidad por contaminación por hidrocarburos, estando legitimados los reclamantes a ir directamente en contra del asegurador (acción directa).

Por su parte, el *Fund Convention* creó el Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos (Fondo IOPC), una organización intergubernamental cuyos recursos provienen de un impuesto sobre los importadores de hidrocarburos. Las reclamaciones van directamente contra el Fondo IOPC, aunque éste sólo pagará la indemnización cuando el reclamante no haya podido obtener una indemnización total de acuerdo con el CLC, ya sea porque:

- 1) Sea aplicable una de las defensas a la responsabilidad; o
- 2) El armador o el asegurador no puedan pagar; o
- 3) El daño exceda de la limitación de responsabilidad.

La indemnización total pagable bajo el CLC y por el Fondo IOPC está limitada a 60 millones de DEG por siniestro. El Fondo IOPC indemnizará al armador por parte de su responsabilidad bajo el CLC.

B.2) Los Protocolos de 1992

En 1984 se adoptaron sendos Protocolos al CLC y al *Fund Convention* que hicieron una serie de cambios significativos en estos Convenios. Sin embargo, estos Protocolos no fueron ratificados por los EEUU, lo que hacía muy poco probable que alguna vez entraran en vigor. Sin embargo, puesto que se extendió la creencia general de que los citados Convenios estaban funcionando bien y que las enmiendas propuestas eran convenientes, fueron acordados nuevos Protocolos en 1992, que dieron efecto a las mismas enmiendas que los Protocolos de 1984 y que necesitaban menos ratificaciones para entrar en vigor, hecho que ocurrió el 30 de mayo de 1996.

El CLC y el *Fund Convention*, tras las enmiendas de los Protocolos de 1992, son conocidos como el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992” (*the 1992 Liability Convention*) y el “Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1992” (*the 1992 Fund Convention*), que sustituyeron a los anteriores en fecha 15 de mayo de 1998 (debiendo las partes firmantes de los protocolos de 1992 denunciar los anteriores Convenios con efectos desde la citada fecha —Art. 31 del Protocolo al *Fund Convention* de 1992—).

Los cambios más significativos introducidos por los Protocolos de 1992 son:

- 1) Las cifras de limitación del CLC se incrementan a 3 millones de DEG por 420 de DEG por tonelada bruta superior a 5.000 toneladas brutas, hasta un máximo de 59,7 millones DEG, habiendo calculado el tonelaje en concordancia con el Convenio de Arqueo de buques de 1969 (*1969 Tonnage Convention*).
- 2) Las cifras de limitación del *Fund Convention* se incrementan a 135 millones de DEG incluyendo la suma pagada por el armador bajo el CLC. Está dispuesto incrementar esta cifra a 200 millones de DEG.
- 3) El armador está legitimado a limitar su responsabilidad a menos que actúe intencionada o imprudentemente y con conocimiento del daño probable resultante.
- 4) El Fondo IOPC ya no indemnizará al armador por una parte de su responsabilidad derivada del CLC.
- 5) Los Convenios de 1992 se aplican también a los hidrocarburos provenientes de petroleros sin carga.
- 6) Los Convenios de 1992 cubren la responsabilidad por daños causados por las medidas preventivas adoptadas cuando exista una grave e inminente amenaza de daños por contaminación, se produzca o no el vertido.
- 7) La indemnización por daños al medio ambiente se limitará a la pérdida de beneficio y los costes de medidas razonables de rehabilitación.

B.3) Los esquemas voluntarios de responsabilidad

Las compañías petroleras establecieron dos proyectos voluntarios anteriores a la entrada en vigor de los citados Convenios. La finalidad de esta *self regulation* era la de evitar alternativas jurídicas de carácter obligatorio. En la medida que este objetivo no se cumplió, porque los estados crearon y ratificaron los

Convenios CLC'69 y *Fund Convention*'71 y sus Protocolos de 1992, los citados esquemas quedaron como instrumentos útiles hasta que los Convenios adquirieran un número suficiente de ratificaciones. En definitiva, los mismos prestaban cobertura, con carácter transitorio, a los supuestos de producción que afectasen a las costas de Estados que no hubiesen ratificado los Convenios. Estos esquemas eran acuerdos provisionales pendientes de la aceptación de los Convenios a escala mundial, y no se aplican a los siniestros ocurridos con posterioridad a las 12.00 horas GMT del 20 de febrero de 1997.

Estos son:

- a) el Acuerdo Voluntario de Propietarios de Petroleros concerniente a la Responsabilidad por Contaminación por Hidrocarburos ("*Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*" —TOVALOP—)
- b) el Contrato Respecto a un Complemento a la Responsabilidad del Petrolero por Contaminación por Hidrocarburos ("*Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*" —CRISTAL—).

B.4) Los daños de polución en los contratos de salvamento y coberturas aseguraticias

Desde la disciplina jurídico privada, los nuevos contratos de salvamento (*Lloyd's Open Form* (LOF), en sus ediciones de 1980, 1990 y 1995) han contemplado los gastos medioambientales. El Convenio de Salvamento de 1989 adaptó el concepto de "*safety net*" (como excepción al principio general de "*no cure, no pay*", esto es: sin resultado útil en el salvamento, no hay premio) de los LOF. El salvador será recompensado por su pericia y esfuerzos en prevenir o aminorar el daño ambiental, y la recompensa no se limita a los petroleros cargados (Art. 1.b, 1.d y 13). El Art. 14 prevé como *safety net* los gastos del salvador más un incremento de hasta el 30% de sus gastos, en el intento de salvamento de buques tanque, aunque finalmente no se produzca resultado útil. Siendo dichos gastos por cuenta del naviero. Por otro lado, los P&I han creado en 1999 un esquema especial denominado Cláusula SCOPIC con la finalidad de compensar la liquidación del *safety net* del Art. 14 del Convenio y de los LOF^[xxxv].

Igualmente las nuevas Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres para cascos (HULLS), en su edición de 1995, han contemplado los daños por polución y gastos de prevención, limpieza, etc. Así son de destacar la Cláusula 7 y la Cláusula 10.6. La primera, la Cláusula 7, cubre la pérdida o daño al buque causados por decisión de una autoridad gubernativa, con el fin de evitar o reducir un peligro o amenaza de contaminación o daño al medio ambiente que provenga, directamente, de un daño al buque del que los aseguradores deban responder, a tenor de los términos de este contrato de seguro, pero siempre que la citada actuación de la autoridad gubernativa no haya tenido como origen la falta de la debida diligencia del asegurado, armadores o gerentes del buque, en evitar o reducir tal peligro o amenaza.

Por su parte la Cláusula 10.6 contempla el supuesto, en el salvamento, de remuneración de los salvadores cuando hayan actuado con diligencia y riesgo en la prevención de daños medioambientales definidos de acuerdo con el Art. 13.1.b. de la Convención Internacional de Salvamento de 1989^[xxxvi].

C) Los últimos desarrollos de la OMI: El Código ISM. El concepto de “*Transparency System*”.

El Código ISM es un documento de sólo 13 artículos, adoptado por la OMI en 1993. Aunque fue elaborado como un borrador, sus previsiones adquirieron vigencia por la Conferencia SOLAS de 1994, de conformidad con sus previsiones, devino obligatorio bajo el nuevo Capítulo IX de la Convención SOLAS. Los estados que aceptaron la enmienda de la Convención SOLAS, deben ahora darle efectividad en su propio ordenamiento. La Unión Europea, por su parte, se ha decantado por la implantación obligatoria del Código ISM en los estados de la Unión ^[xxxvii].

C.1) Contenido del Código ISM

EL objetivo del Código ISM es proporcionar un estándar internacional para la gestión de la seguridad y la operatividad de los buques, así como para la prevención por contaminación y la seguridad marítima, prevención de pérdidas o daños de personas, y prevención de daños en el medio ambiente. El Código se refiere por lo tanto, al procedimiento de gestión del buque, tanto en el mar como en tierra, formulando reglas específicas sobre condiciones técnicas del barco y los procedimientos operativos (normas técnicas ligadas a las Convenciones ya conocidas).

El Código está redactado con carácter general, formulando una serie de principios generales, extendiéndose a todo tipo de buques y propietarios. Recoge expresamente que a cada tipo de nivel de gestión se requiere variaciones del nivel de conocimientos y cuidados respecto a la seguridad y normas medioambientales. Teniendo consciencia de ello, contiene un amplio número de “*objetivos para la seguridad*” para propietarios u operadores (art. 1.2.), requiriendo que dichas compañías desarrollen, implanten y mantengan un SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (*Security Management System*, en adelante SMS) cubriendo un amplio abanico de aspectos en seguridad, medio ambiente y asuntos conexos, descritos en el art. 1.4. y que se desarrollan y amplían en los subsiguientes artículos del documento.

La compañía debe definir y documentar los niveles de autoridad y los sistemas de comunicación entre el barco y tierra, así como los roles de todo el personal relacionados con las normas de seguridad o medioambientales.

- a) Debe haber personal en tierra adecuado, y tal vez lo mas importante, sea la incorporación del concepto de “*personas designadas*” en tierra para proporcionar un vínculo con el barco, teniendo acceso con los niveles de gestión de la compañía operadora o propietario, siendo responsable de los asuntos regidos por el Código (art. 3 y 4).

- b) La compañía debe definir y documentar numerosas cuestiones referentes a la responsabilidad y autoridad del capitán para la seguridad y cuestiones medioambientales, así como la cualificación y entrenamiento del capitán y la tripulación.
- c) Hay previsiones clave en el Código sobre el desarrollo, verificación y auditoría sobre planes de operaciones de embarque, planes de emergencia, sobre situaciones imprevistas o situaciones de emergencia o accidentes, entre otros. Estas previsiones cubren bajo el epígrafe (i) los sistemas a tomar, para asegurar las operaciones del barco con seguridad; y (ii) reportando los procedimientos posteriores al incidente, identificando el problema y asegurándose de que no vuelva a ocurrir.
- d) Finalmente, existen previsiones concernientes a asegurarse el mantenimiento del barco y de su equipo en general.

Todas estas cuestiones deben estar trasladadas por escrito en el manual SMS, y se deben tomar los pasos encaminados al control de los documentos y datos relevantes para el SMS. Para ello la compañía deberá llevar a cabo una auditoría interna para comprobar que su SMS está siendo cumplido y llevado a la práctica.

La regulación detallada sobre requisitos y formalidades del SMS deberá ser detallada extensamente de manera individual por los estados, debiendo implantar una amplia estructura del Código en su legislación interna a sus propias leyes. Sin embargo la OMI ha advertido acerca de una regulación muy rígida, dando aviso de la amplia gama de propietarios y barcos a los que debe aplicarse dicho Código. La idea es que cada propietario u operador designe su propio sistema, en la forma que se adecue a sus propias particularidades. La tarea de la aplicación por la Autoridad será la de asegurar el sistema, una vez designado, cumpliendo con los requisitos generales del Código.

La OMI ha emitido un documento denominado GUIA DE APLICACIÓN DEL CODIGO ISM para las administraciones que servirá como formulario para la aplicación de las reglas en cada jurisdicción.

Debe haber, por supuesto, una persona responsable del cumplimiento del ISM, quien debe estar identificada y registrada ante las autoridades del país de abanderamiento. Este normalmente debe ser el propietario, aunque este no es un requisito del Código. Si la entidad que ha asumido las responsabilidades de las operaciones del barco bajo el Código no es el propietario, los datos relevantes del operador deben proporcionarse a las autoridades del país de abanderamiento. Este sería el caso de un gerente que ha sido contratado para llevar a cabo dichas funciones, o cuando el barco está sujeto a un contrato de *“bareboat charter”*.

El propietario debe cumplir con el ISM, asegurándose que cualquiera de sus dependientes con funciones específicas de gestión (tripulación) es realizada en los términos requeridos por la agencia para cumplir con SMS del propietario; o delegar las operaciones a un gestor cuyos datos han sido registrados y son conocidos por la autoridad para la conformidad de los presupuestos.

El propietario o operador deberá obtener un DOCUMENTO DE CONFORMIDAD (a partir de ahora DOC) emitido por o por cuenta del estado de abanderamiento, confirmando que el ISM ha sido aprobado, y que cada barco debe tener el CERTIFICADO DE GESTION DE SEGURIDAD (SMC), demostrando que el operador está actuando, en relación con ese barco, de acuerdo con el SMS aprobado.

El Código, por supuesto, no afecta a las relaciones contractuales del propietario con terceras partes. Estos, si las operaciones de los presupuestos del ISM han sido delegadas a un gerente, la responsabilidad del propietario por obligaciones contractuales concluidas en su nombre generalmente continuarán siendo asumidas por él.

Como hemos indicado, el Código ISM es un documento independiente del Capítulo IX del SOLAS, y que comprende sólo seis escuetas regulaciones, refiriéndose la 1ª a definiciones, la 3ª requiriendo a la compañía y al barco a cumplir con los requerimientos del ISM y al barco a ser operado bajo una compañía en posesión del DOC.

La norma 4ª mantiene que:

- a) El DOC debe ser emitido por empresas de operaciones por o por cuenta de las administración del país de abanderamiento.
- b) El SMC debe ser emitido por la administración para cada barco. Antes de dicha emisión, la administración debe verificar que la compañía y su gestión abordo opera de acuerdo con el SMS aprobado.

Finalmente, la norma 6ª faculta a la administración del país de abanderamiento, para verificar periódicamente la correcta aplicación del SMS.

En resumen, cuando el Código y el capítulo IX del SOLAS se leen unidos, el operador del barco o el propietario deberán identificar sus objetivos medioambientales y de seguridad de acuerdo con el Código, debiendo preparar, documentado e instrumentando el SMS, con el propósito de asegurar que se está dando efecto a los objetivos marcados.

El SMS debe proporcionar la creación de otros sistemas, apuntes y documentos que deben mantenerse en continuo desarrollo. Cuando la autoridad del país se convence de que el sistema es satisfactorio, emitirá el DOC a la compañía y un SMC para cada barco.

Las consecuencias prácticas del Código varían de compañía a compañía. Cada propietario u operador deberá poner al día los sistemas y obtener la documentación necesaria para obtener su cumplimiento.

Como se indicó al principio, las consecuencias prácticas y técnicas de las operaciones del barco van mas allá de la esfera del articulado.

Sin embargo hay numerosas consecuencias legales que deben ser identificadas, por ejemplo:

- a) Normativa reguladora concerniente a la estructura de los propietarios, debe relacionarse con la administración del pabellón, y con las autoridades de los puertos donde los barcos deben comunicar.
- b) El impacto del incumplimiento y la capacidad del naviero para limitar su responsabilidad.
- c) El impacto en las coberturas aseguraticias de los propietarios.
- d) Responsabilidad penal.

C.2) Documentación e incumplimiento del Código

El Código no impone ninguna sanción por incumplimiento, pero eso no quiere decir que no haya ninguna. Antes del 1 de Julio de 1998, muchos barcos deberán tener en posesión el DOC para las compañías de propietarios y de operadores, y el SMC para los buques. Dichos documentos son esenciales si el barco continua viajando, por lo que de contrario, pondrán al propietario y al barco ante un incumplimiento de las regulaciones impuestas por la administración del país de abanderamiento, teniendo como resultado la imposibilidad de entrar en cualquier puerto, o la de su detención (ver el art. respecto al “*Port State Control*” en la norma 20).

Las consecuencias del incumplimiento varían de jurisdicción en jurisdicción, pero las penas o multas serán de igual modo impuestas, por lo que tal incumplimiento conllevará la puesta en peligro de la capacidad comercial del barco para operar.

Es difícil anticiparse con precisión al modo en que las autoridades portuarias controlarán y harán cumplir el Código. Como se ha dicho, si el barco no tiene la documentación necesaria, en primera instancia no será permitida su entrada en puerto, pero si ya está en él, la ausencia de la documentación requerida por el ISM llevará seguramente a una justificada y detallada investigación de las condiciones del barco. Si se encuentra que no es apto para la navegación, se emitirá una orden de detención. Pero la mera ausencia del SMS no quiere decir automáticamente que el barco sea inseguro, pues las normas portuarias de control han podido ser redactadas pensado más en las deficiencias técnicas que en los sistemas de gestión.

C.3) Organización y estructura de las compañías de propietarios

Como ya se ha comentado, el Código impone reglas para el establecimiento de una detallada estructura de gestión. La asunción de responsabilidades por normas de seguridad debe quedar claramente definida por la compañía, tanto en el barco como en tierra. Debe haber una persona en tierra con acceso directo con la gestión, el cual será responsable de la coordinación tierra - barco y de la aplicación del Código.

De este modo el Código debe asegurar una mayor apertura y transparencia de la organización y estructura interna, en lo que se ha venido en llamar “*TRANSPARENCY SYSTEM*”.

Aparte del hecho de que las autoridades (y los potenciales reclamantes) deban poder identificar a los operadores con los que se relaciona, hay otras consecuencias potenciales para el propietario, y que son menos obvias. Por ejemplo, el propietario está sujeto a un mayor examen por el Registro en que está inscrita la compañía y por las autoridades fiscales de dicho país donde opera. De modo similar será sencillo establecer por instituciones como la ITF cuando un barco está gestionado por un naviero - propietario o por una compañía gestora, con las cuales se ha tenido relación en el pasado. Efectivamente, los propietarios deberán preguntarse cuando el concepto del tradicional “compañía de un sólo barco” continua siendo viable cuando la aplicación del Código entre en vigencia. Si cada compañía de propietarios (o cada compañía de gestión) debe obtener la certificación tal y como establece el ISM de manera individual, ello comportará un considerable aumento de trabajo y gastos.

D) Conclusiones

A) Debe considerarse suficiente el actual marco legal en materia de prevención de la polución marina, por lo que deben concentrarse los esfuerzos en el cumplimiento de los esquemas existentes, reforzando los mecanismos de control y evitando la creación de nueva normativa.

B) La no entrada en vigor del Convenio de Inscripción de Buques (UNCCROS 1986), entre otros factores, ha desplazado el control sobre las condiciones técnicas y de seguridad marítima a los Estados Ribereños, a través de la creación y desarrollo del Control del Estado del Puerto (PSC).

C) La opacidad en cuanto a la titularidad de la explotación naviera es compatible con un sistema de gestión de la seguridad marítima transparente (*TRANSPARENCY SYSTEM*) que identifica y responsabiliza a los gestores en relación a la seguridad marítima y la contaminación, a partir de la implementación y desarrollo del ISM.

D) Los esquemas actuales de inspección a través de los PSC son manifiestamente mejorables. Se hace necesaria una adecuada coordinación entre los PSC regionales a través de la OMI: no un mero intercambio de experiencias, sino un seguimiento operativo de los buques. También debe reforzarse el

papel de coordinación de la OMI. En igual sentido también ha de reforzarse el control sobre las Sociedades de Clasificación.

E) Igualmente, y desde la perspectiva comunitaria, si la Comisión considera conveniente revisar la normativa, y sin carácter excluyente de sus propias propuestas, el procedimiento adecuado sería proponer a la OMI la revisión del Convenio MARPOL. La propuesta comunitaria se refiere a buques comunitarios o que escalen en puertos comunitarios, pero no impediría el tránsito (y en su caso accidentes) de buques no comunitarios en zonas próximas a la CEE de gran densidad de tráfico (Canal de la Mancha, Finisterre o Gibraltar), afectando sin embargo gravemente a las navieras comunitarias..

F) La regulación unilateral, de estos aspectos, que fue muy criticada cuando los EE.UU adoptaron la OPA-90, supone un grave ataque al papel de la OMI. No resulta afortunado el precedente de acciones unilaterales de países o grupo de países tras un accidente.

G) La disposición de doble casco no constituye la solución definitiva en el tema: aunque supone una ventaja en caso de abordaje o varada, no hubiese evitado el hundimiento del ERIKA. Más allá de sus problemas de estabilidad o mantenimiento. En cualquier caso deberían estudiarse, con carácter previo, los efectos perversos (mantenimiento de los ya existentes) e impacto económico para los buques entre 600 TRB y 30.000 TRB.

H) Es necesaria la homologación pública del procedimiento de VETTING de las empresas fletadoras, el Registro y Certificación registral de Operadores de Buques Tanques, bajo cualquier modalidad de explotación del buque.

I) Otra medidas: la aplicación recargos, por medio de tarifas portuarias, a los buques sub-estándar. En este sentido, considerar el precedente del Puerto de Hamburgo.

* Ponencia presentada en Jornadas de Contaminación Marina (*Qui embruta la Mar*- Museu Maritim de Barcelona 6-7 Junio 2000.

^[i] La causalidad entre siniestros y esquemas normativos es absolutamente directa. A título de ejemplo, el desastre del TORREY CANYON dio lugar al Convenio CLC de responsabilidad civil por hidrocarburos de 1969; el accidente del AMOCO CÁDIZ dio lugar a la nueva edición del contrato de salvamento LOF'80; el desastre del ERIKA, sin duda alguna, dará lugar a una propuesta de Directiva actualmente en proyecto.

^[ii] En tal sentido, ver en ABECASSIS, “*Some considerations in the event of a casualty to an oil tanker*”, L.M.C.L.Q. (*Lloyd's Maritime and Commercial Quaterly Law*)., 1979, págs. 448 y ss; KUFFLER, “*The Water Pollution Control Act*”, L.M.C.L.Q., 1983, págs.45 y ss; ARROYO, “*The Application of C.L.C. to Urquiola case*”, L.M.C.L.Q., 1977, págs. 337-343 y ss.; HILL, M.C. “*La contaminación por hidrocarburos, medidas correctoras*”, Revista General de Derecho, 1992, OLIVENCIA, M. “*Responsabilidad por contaminación marina*”, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1993.

[iii] Tanto la OMI (Organización Marítima Internacional, Agencia especializada de N.U. para el mar), como INTERTANKO (asociación de armadores de buques petroleros), como el ITOF (The *International Tankers Owners Pollution Federation Limited*) afirman la importante reducción, así los incidentes contaminantes de más de 700 Tons. Se han reducido de 24.1 en el período 1970-79 a 8.8 durante el período 1980-1998. Desde una perspectiva científica ver ALBAIGES, J.; CUBERES, R.M. “*On the degradation of petroleum hydrocarbons in the marine environment*”. Chemosphere, 9, 539-545 (1980).

[iv] Ver con carácter panorámico: MALVANI, “*Los buques de bandera de conveniencia y de la juricidad del mar*”, Rivista del Diritto de la Navegazione, 1962; SAERNI, “*La nazionalità della navi come oggetto de la norma internazionale*”, Rivista del Diritto della Navegazione, 1964.

[v] En “*International Shipping Law. Legislation and Enforcement*”, por G.P. Pamborides, Ant. N. Sakkoulas Publishers (Atenas), Kluwer Law International (La Haya), 1999, págs. 1 y ss.

[vi] Este sindicato internacional, que afilia a sindicatos de diferentes ramas del transporte y que está difundido por la mayoría de las naciones marítimas, tiene una gran capacidad de influencia y presión sobre los propietarios de buques y gobiernos, consiguiendo con ello una legislación más favorable en materia de sueldos, seguridad social, seguridad y condiciones de vida a bordo de los buques. Sin embargo esta posición influyente del I.T.F. fue seriamente amenazada con la introducción del sistema de banderas de conveniencia, puesto que los propietarios podían escapar de estas estrictas leyes con el mero hecho de registrar sus buques en estos registros abiertos.

[vii] El 1 de octubre de 1997 sólo veintiún Estados habían ratificado esta Convención.

[viii] Ver con carácter general RUÍZ SOROA, J.M. y Díez, J., “*Reflexiones sobre las banderas de conveniencia*”, Anuario de Derecho Marítimo, Vol. IV.

[ix] Ver G.P. PAMBORIDES, op. cit., pág. 25.

[x] “*International Shipping Law. Legislation and Enforcement*”, por G.P. Pamborides, op cit, págs. 47 y ss.

[xi] Por ejemplo, en virtud de la UNCLOS’82, el Estado portuario tiene el poder de detener y procesar un barco que viole sus leyes o normas internacionales sobre contaminación.

[xii] “*Current maritime issues and the International Maritime Organization*”, Centre for Oceans Law and Policy, Obra Colectiva, Editado por Myron H. Nordquist y John Norton Moore, Martinus Nijhoff Publishers, La Haya, 1999, págs. 205 y ss.

[xiii] Pendiente de aceptación

[xiv] Pendiente de aceptación

[xv] Pendiente de aceptación

[xvi] Pendiente de aceptación

[xvii] Pendiente de aceptación

[xviii] Pendiente de aceptación

[xix] Pendiente de aceptación

[xx] Pendiente de aceptación

[xxi] Pendiente de aceptación

[xxii] Pendiente de aceptación

[xxiii] Pendiente de aceptación

[xxiv] Estas tablas comparativas responden a la situación existente en 1998, por lo que pueden haberse producido modificaciones.

[xxv] Pendiente de aceptación

[xxvi] Pendiente de aceptación

[xxvii] Necesita ser acabado

[xxviii] “*International Shipping Law. Legislation and Enforcement*”, por G.P. Pamborides, op cit, págs. 128 y ss.

[xxix] Este “Sub-Comité sobre Ejecución del Estado de Abanderamiento” fue creado en 1992 con el fin de mejorar la ejecución de estándares por parte de los Estados de abanderamiento.

[xxx] En contra de la propuesta de Reglamento sobre doble casco se pronuncian las principales Asociaciones de navieros: ECSA (*European Community Shipowner’s Association*), ICS (*International Chamber of Shipping*) e INTERTANKO (*Association of Independent Tanker Owners*).

[xxxii] Constituye uno de los temas más clásicos del Derecho Marítimo la escisión entre el dato de la propiedad y la explotación del buque. Ver por todos GIRÓN TENA, *“El naviero”*, Bilbao, 1958; OLIVENCIA, M. *“La responsabilidad del propietario no naviero”*, Primera semana de Derecho Marítimo, Sevilla, 1976; VICENT CHULÍA *“Naviero, Propietario del buque y empresario de la navegación en el Código de Comercio español”*, Revista Jurídica de Cataluña, 1976.

[xxxiii] Ver RUÍZ SOROA, J.M., *“Manual de Derecho de las Accidentes de Navegación”*, Ed. Gobierno Vasco, Vitoria, 1987, pág. 282.

[xxxiiii] BUNDOCK M. en *“Shipping Law Handbook”*, LLP Professional Publishing, London, 1999, págs. 319 y ss.

[xxxiv] Llamados Special Drawing Rights (SDR) en inglés.

[xxxv] Ver *“Shipping Law Handbook”*, por Michael Bundock, op cit, págs. 408 y ss.

[xxxvi] *“Los siniestros y las averías en el seguro de transportes”*, por V. Sorlí Rojo y J.L. Cuadrado Echeverría, Jose María Bosch Editor, S.A., Barcelona, 1996, págs 277 y ss.

[xxxvii] Según la norma 2ª del capítulo IX del SOLAS, los requerimientos deberán llevarse a término como sigue:

- a) Para los buques de pasaje no más tarde del 1 de Julio de 1998.
- b) Para los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y embarcaciones rápidas de mas de 500 GT o mayores, no mas tarde del 1 de Julio de 1998.
- c) Para otro tipo de buques de carga y plataformas de 500 GT o superiores, no mas tarde del 1 de Julio del 2002.

Estas fechas son, no obstante las últimas previstas para la puesta en vigor, pero algunos países las han puesto en aplicación con anterioridad. En realidad, la UE ha puesto en aplicación el Código para ferries ro/ro de pasajeros que operan en o desde puertos de la UE desde el 1 de Julio de 1998.